

わたらせ渓谷鉄道の旅 2022

旅のチカラ研究所

2022 年 9 月

旅のチカラ研究所 植木圭二

桐生から足尾までを結ぶローカル線「わたらせ渓谷鉄道」に乗って 1 泊 2 日のひとり旅をしてきた。私が生まれ育った桐生では、久しぶりに名物料理「ソースかつ丼」も食べてきたので併せて紹介したい。

■始発駅は桐生駅

わたらせ渓谷鉄道は群馬県桐生市から栃木県日光市の足尾地区の間藤までの 44.1km を約 1 時間 30 分で結んでいる。そしてその始発駅は JR 桐生駅になっている。

わたらせ渓谷鉄道はかつての JR の路線を第三セクターで民営化したもので、そのような場合は別に駅舎を造るか、切符の販売窓口を別にするのが一般的だが、桐生駅では JR の切符販売機でわたらせ渓谷鉄道の切符を販売しており、改札も JR のものを使っている。経営がかなり厳しいことは分かっているが、助けられるところは JR が助けているらしい。ついでにホームまで JR 線と共有しているのだから凄い。

私はわたらせ渓谷鉄道 1 日乗り放題のフリー切符を購入して 1 両編成の列車に飛び乗った。車内に入り、ちょっとお洒落なシートに腰を降ろすとディーゼル列車特有の振動が私の腰をマッサージしてくれる。年代物の車体外観に比べてシートや内装は比較的新しく、車内にはトイレも完備されており、リノベーションの跡がうかがえる。



【桐生駅に停車中のわたらせ渓谷鉄道の車両 同じホームに JR 車両 そして車内の様子】

わたらせ渓谷鉄道はかつての国鉄そして JR 足尾線だった。足尾銅山から産出される銅の輸送のために 1911 年に古河鉱業が鉄道を敷設し、のちに国有化された。それから半世紀以上、銅の輸送を担ってきたが、1973 年に足尾銅山は閉山した。

その頃私は桐生市内に住んでおり、桐生高校に通っていた。同じクラスには足尾から足尾線に乗って毎日 1 時間半かけて通っていた友人もいた。この頃の足尾線は地元民の足として乗降客も多かったような気がする。

閉山によって足尾線は長いトンネルに入った。そもそも銅山のためにできた鉄道だから閉山すればその存在理由がなくなったことで、このタイミングで廃線にする選択肢もあったはずだ。

それを何とか存続させるために、私が桐生から離れた後も私の両親などに婦人会や老人会経由で乗車要請がきていた。そんな地元民の協力もむなしく客足は伸びずに常に廃線の危機だった。それでもローカル鉄道のブームに乗り、観光名所を作り、合理化をして何とか凌いできたというのが実情だろう。

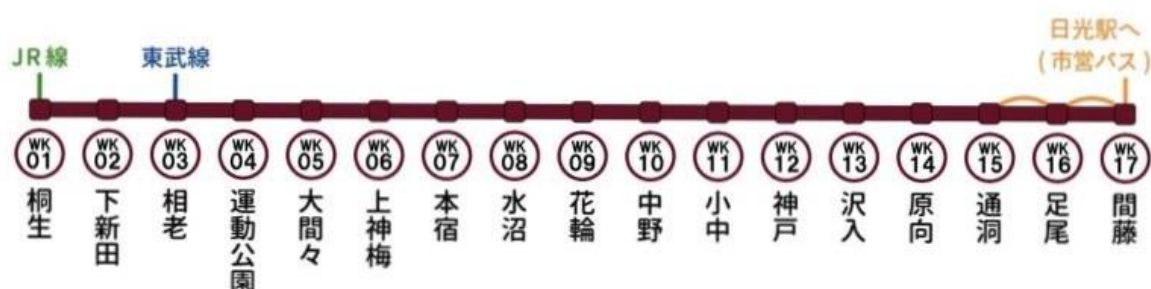
■いよいよ出発

桐生駅を出て「下新田」、そして「相老（あいおい）」に着く。この相老駅は東武線との接続駅で浅草から特急に乗れば 2 時間弱で来ることができる。この 2 時間というのが微妙な距離感のような気がする。近いと言えば近いが、“ちょっと出掛けてみよう” には意外に遠い。

この駅は桐生市相生町にあるので、本来ならば相生駅になるはずなのにそうならなかった理由を東武鉄道は「他県に相生駅があるため別の駅名が検討された。駅の近くにほぼ根元から 2 本に分かれ高さ 20m、樹齢 300 年という松の木があって、共に長生きをして共に老いる 2 本の松にちなんで相老と名付けられた」と説明している。

その相老の駅で、列車は発車時刻になっても発車しない。車内放送で「東武電車の特急の到着が遅れており、しばらく待っています」というアナウンスが流れる。終電でもないのに他社線の到着を待つという。都会の定時運行至上主義にどっぷり浸かった私にとっては信じられないことだが、どうせ暇な一人旅で急ぐ必要もない。この事態にむしろほほえましくも感じられる。

東武線の特急列車が到着した。しかし、わたらせ渓谷鉄道への乗り換え客は誰もいない。空振りに終わった訳だが、そんなことは気にせずに列車は出発し、次の「運動公園」、そして「大間々（おおまま）」に着く。桐生を出た時には車内には 7 人ほど乗っていたが、この時点で私を含めて 3 人になっている。おそらく降りた乗客は地元の人たちで、残っているのは観光客といった感じがする。



【わたらせ渓谷鉄道の路線図 公式 HP より】

桐生から大間々までは市街地の中を走ってきたが、ここからは渡良瀬川の上流に向かって進むことになる。それゆえ足尾線から“わたらせ渓谷鉄道”に改名したのだろう。

車窓の景色は徐々に田舎に、そして溪谷と山の景色に変わっていく。「上神梅」、「本宿」、「水沼」、「花輪」、「中野」、「小中」の各駅に停まって、「神戸（ごうど）」に着く。周りの風景は完全に山間僻地で、何故こんな山奥に駅があるのだろうかと思えてしまう。

この神戸駅にはホームに直結して、列車を改造した「レストラン清流」という珍しいレストランがある。残念ながら今回は食事をしないが、このレストランはかつての東武日光線の特急列車「けごん」の客車で、当時のものをほぼそのまま利用している。行き交う列車を眺めながら列車に乗っている気分で食事を楽しむことができる。しかしながら本日は平日で昼食の時間帯も過ぎており、お客の姿はなかった。



【神戸（ごうど）駅の清流レストラン】

列車は「沢入（そうり）」、「原向」にやって来る。この辺りからは足尾銅山で栄えた地域になっており、銅山関連施設が多く見られ、明らかに人家も増えてきている。現在もそれなりに人々が生活しているようだが、銅山が閉山して 50 年も経過し人々は何で生計をたてているのか理解に苦しむところだ。それにしても人通りはない。

そんなことを考えていたら、人家の間から猿が顔を出して、数匹の猿が街を我が物顔で歩いている。この街は猿の街だったのかと思えるような光景に私は驚いてしまう。そして列車が進むと今度は「熊、注意！」の看板が目に入る。再度の驚きだが、さすがに熊は顔を出さなかった。

列車は「通洞」に到着する。すると車内にいた観光客らしき 2 人が下車する。この駅には足尾銅山の坑道跡をトロッコで見学できる観光施設があるから、そこに行ったのかもしれない。

あるいは通洞駅から国民宿舎「かじか荘」の送迎もある。かじか荘はこの地域では設備の整った公営の温泉宿だ。宿の近くにはキャンプ場もあり、私は仲間と3年程前にここでキャンプをして、かじか荘の温泉で立ち寄り湯をした。足尾観光で泊まるならば、このかじか荘はお勧めの宿だろう。時刻は16時を過ぎ、山間なので日の暮れも早いから、あの2人も坑道を見学し、かじか荘に行ったに違いないと私は勝手に想像してしまう。

列車は「足尾」に到着する。通洞駅からこの足尾駅付近がかつて足尾銅山に働く人々の生活の中心地で、この一帯に住宅や教会、福利厚生施設などが多い。足尾の駅までは国道122号線と鉄道が並走していたが、ここで国道は日光方面に向かい、鉄道は足尾銅山の本坑地帯に向かう。

私はいつも車でこの沿線に来ていたので、ここから先の銅山方向に行くのは実に珍しい。

終点の「間藤（まとう）」に到着する。駅舎の外壁には「カモシカの見られる駅」と描かれている。猿が出て、熊が出て、今度はカモシカまで出るのか。昔はあまり聞かなかった話なので、多少違和感を抱きながらも随分と山奥だったのかと今回の旅で思い知ることとなり、不思議な気もする。



【終点に間藤駅の駅舎 「カモシカの見られる駅」の看板】

そんな気持ちを持ちつつ駅の周りをぶらりと散歩する。

古い長屋のような住宅があり、50年くらい前まではここで人が生活していたのだろう。しかしその後かなり長い間、誰も寄り付いていない感じがする。住宅の管理番号のプレートだけが妙に新しいのは、この建物が社宅のようなものなので、現在も建物の所在だけは管理されているのだろう。

それはまるで足尾の銅山そのもののように映る。現在は使われていない過去の遺物だが、ここはかつて日本の銅の産出量の 4 割を担っていたことを証明する記録として残したいという意思のようなものを感じてしまう。



【足尾銅山の社宅跡らしい】

■水沼温泉センター

間藤駅から折り返しの列車に乗る。やはり 1 両編成の列車に乗客は私 1 人だ。

1 人乗車の列車は水沼まで続いた。そして私が水沼で降りたので、それから先は乗客無しの運転手だけの運行になる。田舎のバスではよく見掛ける光景だが、列車で乗客無しは私にとってあまり覚えがない。

私が水沼で降りた理由は、この水沼駅には「水沼駅温泉センター」という日帰り入浴施設があるからで、その温泉に浸かるために途中下車した。次の上り列車までの約 1 時間半という時間を使って、温泉入浴と湯上りのビール&夕食を楽しめる。

この温泉センターは駅のホームに直結しており、列車を降りて目の前の扉を開ければ温泉センターのロビーになっている。

入場料を払って中に入ろうとすると、私が列車から降りて来たのを見たのか、受付のお姉さん（正確には昔のお姉さん）が「フリー切符持っていますか？」と聞いてくる。切符を見せると、「2 割引きになります」と嬉しいことを言ってくれる。

私は水沼温泉センターには何度も訪れているが、列車での来場は初めてで、そんな割引があったことも知らなかった。得した気分になり実に嬉しい。



【水沼駅の水沼温泉センター 手前が線路でホームに直結している】

早速、脱衣場に行き入浴だ。先客は 2～3 人、地元の人たちのようだ。

内湯には子供の河童の像が、湯船の真ん中にちょこんと立っている。当たり前の話だが、私は本物の河童、それも子供の河童を見たことがないのでこの像の大きさが子供の河童のサイズとしてはちょうど良いように感じられる。

3 才になった私の孫と背格好が非常によく似ている。



【河童の湯の子供河童の像】

内湯から外に出ると露天風呂があり、その露天風呂に浸かりながら山間（やまあい）の風景を見ることができる。さらに露天風呂の隣にはサウナと水風呂があつて、最近は流行りの水風呂から出た後の“ととのう”環境は抜群だ。サウナ歴 20 年の私にとってはこの上なく心地よい。

さらにサウナ室内には私好みの昔の歌謡曲やフォークソングが流れている。お客の年代層に合わせての選曲だろう。

風呂上りに食事処で生ビールを注文する。お客は私だけで壁に貼ってあるレトロなポスターを見ながらの冷えた生ビールは最高だ。これは車で来たら到底できないことで、いつかこんなことをやってみたいと思っていたから、なおさらに感慨深い。

館内に掲示してある温泉成分表を見ると「含む二酸化炭素・ナトリウム・カルシウム・塩化物・炭酸水素塩冷鉱泉（低張性弱酸性冷鉱泉）、pH5.9、湧出温度 19℃」と書かれている。いろいろ書かれているが、あまり特出すべき泉質ではなく極めて一般的な泉質だ。

気になる点は 19℃という湧出温度だ。ということはボイラーで温めなくてはならず、これは昨今のエネルギー事情からすると厳しいことが想像できる。

ロビーには「水沼温泉センター存続の危機！」なるビラが貼られている。読んでみると、コロナで入浴客が減少し原油高と円安で燃料費が高騰してこのままでは閉鎖せざるを得ないので救いの手を差し伸べて欲しい旨が書かれており、寄付に応じて返礼品がもらえる。

確かに厳しい経営状況は見ただけで理解できる。列車で降りたのは私 1 人、あとは車でやって来る地元の人だけで、館内は閑散としている。実は内湯にあった河童の像は数年前までは同じ館内に“河童の湯”という露天風呂があって、そこに置かれていた。しかし規模の縮小でその露天風呂を閉鎖した。

■わたらせ渓谷鉄道を想う

水沼温泉センターの今後も気になるところだが、本体の鉄道事業は一体どうなるのだろうか。元々は足尾銅山の鉱石輸送が目的なので、その役割はとっくの昔に終わっている。鉄道に平行して国道 122 号線もあるので鉄道の必要性は低く、私が住んでいた頃に比べて鉄道離れはさらに進んでいる。

それでも鉄道存続のために地元は相当努力をしてきたのだろう。列車レストランや水沼温泉センターは私が桐生を離れてからできたもので、週末にはトロコ列車も走らせるなど工夫している。しかし時代の流れには逆らえず経営はかなり厳しいのが実状だろう。

赤字のローカル鉄道を単純に廃線にするのではなく、世の中には再建の例もある。

例えば千葉県の犬吠埼に向かう銚子電鉄は本業の鉄道事業よりも副業の食品事業の売り上げで経営を支えている。もちろん本業も様々な取り組みをやっており、実際に乗車するとその必死さが伝わってくる。少なくともこのわたらせ渓谷鉄道よりは必死さを感じる。(詳しくは旅行記「千葉ローカル線の旅 2022」参照)

あるいは宮城県の東日本大震災の被災地で鉄道復旧の代わりに導入された BRT (Bus Rapid Transit : バス高速輸送システム) は、列車が走っていた線路をアスファルトで舗装してバスを走らせるシステムになっている。トンネルや鉄橋も流用しているので渋滞もない。バスなので街の中まで入ってくるようになり、病院や市役所にも直接乗り入れしている。さらに運行本数は鉄道運行の時の 2 倍以上に増えて利便性は上げている。(詳しくは旅行記「三陸の旅 2021」参照)

昨年、興味深いニュースが報じられた。線路と道路の両方を走ることができる世界初の乗り物 DMV (Dual Mode Vehicle : 線路・道路両用車両) が四国の阿佐海岸鉄道で運行を開始したというものだ。

DMV は過疎鉄道の救済のために JR 北海道が基本システムを開発したが、経営難から実用化を断念した。それを徳島県が構想を受け継ぎ、関係自治体と事業費 16 億円を投じて実用化した。阿佐海岸鉄道は鉄道復活の切り札として導入し、話題性もあって注目を浴びている。

わたらせ渓谷鉄道はどのように復活再生できるのだろうか。

足尾町はかつて独立した町だったが、現在は日光市と合併し日光市の一部になっている。そのため足尾から東武日光駅及び JR 日光駅までを約 50 分で路線バスが運行している。このメリットを活かして世界遺産の日光とのコラボは面白そうだ。そこに DMV を導入するとか、BRT で日光まで直接乗り入れるとか、いろいろ考えられる。

しかし、そのためにはまず人材育成だろう。銚子電鉄もそうだったが、若い人たちが活き活きと仕事している姿に私は感動した。それが新しいことを始める原動力になるというものだろう。

そんなことを考えていると、水沼から次の上り列車が入ってきた。乗り込むと案の定というか乗客は私 1 人、そしてワンマン運転車両なのに何故か運転手が 2 人いる。どうやら新人の運転手の指導のためにベテラン運転手が同乗しているようだ。

威勢のいい大きな声で「ドア確認」、「発車」、「時速 40km」などと新人が発すると、さらに大きな声でベテランが複唱している。車内にその声が響き渡り、私は 2 人の大きな声と真剣な様子を見るにつけ、何故か目頭が熱くなっているのに気が付いた。

そんな光景が水沼から大間々まで続き、その区間で何人かお客が乗ってきたが、みんなベテラン運転手の顔馴染みのようで実に親切に心温まる対応をしていた。それを見習ってか新人運転手も新人らしく元気に接していた。

大間々で 2 人の運転手が降りて、別の運転手に交代になったが、列車がホームから離れるのを待って 2 人は列車に向かって深々と一礼をしている姿が実に印象的だった。

私はこんな人たちが頑張っているからこの鉄道はきっと大丈夫だろうと思いつつも、何とか存続して欲しいと願いながら終着の桐生駅で下車した。



【新人指導の車内の様子】

■ 桐生名物ソースかつ井

桐生で生まれ育った私は、物心ついた時にはソースかつ井があったことを思い出す。私の家の近くの食堂でソースかつ井を出しており、我が家では来客があるとその店のソースかつ井を出前で取っていた。だから幼心にもソースかつ井は桐生の名物ということを知っていた。

今回、せっかくの桐生訪問なのでソースかつ井の人気店「志多見屋」に立ち寄る。昼食のピーク時間でもないのに 10 人くらいのお客が待っている。さすがに桐生で 1、2 を争う人気店だ。

待つこと 20 分、ようやく店内に通されテーブルにつく。メニューはソースかつ井と普通の卵とじのかつ井だけで、あとはサイズを選ぶだけになっている。しかしこの店で卵とじのかつ井を選ぶ人はいない。

15 分程待ってソースかつ井が運ばれてきた。揚げたての豚ヒレカツをウスターソースにくぐらせた桐生スタイルだ。

日本各地にソースかつ井が存在しているが、桐生のソースかつ井の最大の特徴はヒレカツを使っていることだ。そのために脂身がなくヘルシーなことが売りにもなっている。さらに特徴的なのはソースで、福島の会津若松などのソースかつ井は甘みがあって、こってりした中濃ソースがベースだが桐生のものはウスターソースがベースになっている。もちろん店ごとに工夫しており市販のウスターソースに比べて辛さが押さえられている。さらに細かく言えばキャベツの千切りが別の小鉢で提供される。他の地域のソースかつ井の多くは井ぶりにご飯、その上にキャベツの千切り、そしてソースカツを乗せるが、桐生の場合は何の店でもキャベツの千切りは別に出てくる。

味は店独自のソースで決まる。ここ志多見屋は甘くもなく辛くもなく適度な味付けになっている。ヒレカツの肉の厚みと揚げ加減も絶妙で、肉はしなやかで柔らかく、衣は揚げたてなのにあまりカリカリ感がなく、油も抑えられており全体的にマイルドだ。井ぶりの底のご飯にもソースがかかっており、カツだけでなく総合的によく仕上がっている。もちろん美味しい。



【志多美屋の外観】



【志多美屋のソースかつ井 右上がキャベツ】

桐生市内ではソースかつ井は多くの食堂、レストランで食べることができる。水沼の温泉センターにもあった。あるいは桐生市役所の職員食堂でもソースかつ井のメニューがある。市役所の食堂は市の職員専用ではなく、一般人も歓迎しているので私もよく食べに行った記憶がある。

桐生に行ったら、ソースかつ井は是非食べてもらいたい。

■ソースかつ丼あれこれ

私は幼い時から桐生のソースかつ丼を食べていた。そして桐生以外のソースかつ丼を食べたのは旅行先の福島県の猪苗代のソースかつ丼で、ご飯の上に千切りキャベツが敷かれ、豚ロース肉を甘辛の中濃ソースベースのソースにくぐらせたものだった。そのルーツをたどると同じ福島県の会津若松だということが判明した。(詳しくは旅行記「極寒キャンプ 2017」、「極寒キャンプ 2019」参照)

それ以降、私はソースかつ丼の魅力に取りつかれて全国各地のソースかつ丼を食べ歩いている。そして案の定、どこに行ってもソースかつ丼発祥の地を名乗っている。

私が調べた限りではソースかつ丼発祥の地は東京の早稲田らしい。福井出身の料理研究家が、ドイツ留学を終えて帰国し 1913 年に東京の料理発表会でソースカツ丼を発表し早稲田大学前にヨーロッパ軒というレストランを開いた。ところが関東大震災で被災し、早稲田での再開を諦めて福井市でヨーロッパ軒を開いた。そのソースかつ丼は、薄い豚のモモ肉を揚げてトンカツにしてソースにくぐらせたものでカツは柔らかく食べやすい。これはドイツやオーストリアのカツレツ風の料理「シュニッツェル」からヒントを得たと店の品書きに書いてあった。私もオーストリアで食べたことがあるが、今思い出すとカツの薄さ具合は酷似している。

長野県の駒ヶ根でもソースカツ丼発祥を名乗る食堂がある。1928 年に店主が独自に工夫したソースに浸しソースかつ丼を作ったと品書きに書いてある。たまたまヨーロッパ軒の発表の方が早くなったが、情報の少ない時代なので真似ではなく独自のものだったのだろう。このソースかつ丼はご飯の上に多めの細切りキャベツを乗せて、ソースに浸した厚めのロース肉のカツを乗せたものだ。ソースは甘くもなく、辛くもなく、あっさりとしている。(詳しくは旅行記「日本一周鉄旅 2018」、「琵琶湖・北陸の旅 2019」参照)

私が食べ歩いた情報以外に農林水産省の HP には日本各地の郷土料理が紹介されている。

群馬のソースかつ丼は「群馬は豚肉の名産地で、豚肉料理の代表格であるトンカツは家庭や多くの飲食店で提供されている。その中で桐生のソースかつ丼は、とある鰻屋のタレにウスターソースをブレンドしたオリジナルソースを使用して人気を集めた。そして織物業が盛んだった桐生では、冷めても美味しいソースカツ丼の出前がよく取られていた」とある。

ソースかつ丼ではないが、北海道の帯広駅前で食べた豚丼が実に美味しかった。豚丼は十勝地方の名物で、厚切りの豚のロース肉をやや甘い醤油風味の味付けで焼いたものだ。

これもまた農林水産省の HP によれば「明治時代末ごろから十勝地方では養豚業がはじまり、豚肉が食べ親しまれてきた。昭和初期に帯広市内の食堂で、炭火焼きした豚肉に鰻の蒲焼き風のタレを使用した丼をつくったのが豚丼の発祥といわれている。開拓者が汗を流し働く姿を見て、スタミナ料理を提供したいと思い食材に鰻を使おうと考えたものの高価で手に入りにくかった。そこで目を付けたのが豚肉だった」とある。



【十勝の豚丼】

桐生のソースかつ井は冷めても美味しいというニーズから生まれ、十勝の豚丼は開拓者のスタミナ補給から生まれた。ソウルフードとはそのような時代の要請から生まれるものかもしれない。どちらも共通しているのは豚の飼育と日本では昔からある鰻の蒲焼のタレがヒントになっていることだろう。

■旅の記録

旅行の行程は2022年9月20日（火）～9月21日（水）の1泊2日で実施した。台風接近により出発時刻を遅らせて、さらに20日午前と21日の午後に所用があったため実質的には日帰りでも行ける行程になった。日帰りの場合は新桐生もしくは相老に9時前に到着できる。

実際の行程を記す。

- ・1日目 8時に自宅を出て東武鉄道の特急りょうもう号で新桐生駅に11時25分到着、市内で所用を済ませた後、昼食は「志多見屋」でソースかつ井を食す。
14時35分に桐生駅発わたらせ渓谷鉄道乗車、16時17分に終点の間藤駅着、
16時35分の間藤駅乗車、17時23分水沼駅下車、水沼温泉センター立ち寄り入浴、入浴後に同センターの食事処で生ビールとソースかつ井を食す。
19時11分同駅乗車、19時47分桐生駅到着、東横イン桐生駅南口チェックイン
- ・2日目 ホテルから新桐生駅まで約30分徒歩移動、10時9分特急りょうもう号乗車
午後から都内で所用を済ませて帰宅

費用は約1万8千円、内訳を以下に示す。

- | | |
|------------------|------------------------|
| ・わたらせ渓谷鉄道1日フリー切符 | 1880円 |
| ・水沼温泉センター入浴 | 530円（1日フリー切符により2割引適用済） |
| ・志多見のソースかつ井 | 990円 |
| ・東横イン宿泊費 | 5795円 |
| ・自宅から新桐生往復 | 約6400円 |
| ・夕食、飲み物など | 約2500円 |